

INTERNACIA FERVOJISTO

2011.1

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

REDAKTORA RAPORTO

Ĉi tiu raporto estas speciala, ĉar dum la 62-a IFEF-kongreso en Sofio la redaktoro demisiis, kaj ne estis nova kandidato por tiu posteno, pro tio la komitato de IFEF ne povis elekti novan redaktoron. Dum tiu kongreso post longa diskutado estiĝis „Redaktora Komisiono" kun kvar personoj, por ke nia Federacio ankaŭ postsekve havu organon. Tiu komisiono preparas provizore la revuon „Internacia Fervojisto".

En oktobro de la jaro 2010 okazis la unua estrarkunsido de la nova, kvarkapa estraro de IFEF en la venonta kongresurbo Liberec. Dum tiu kunsido partoprenis du personoj el la Redaktora Komisiono: Jean Ripoche kaj mi. Denove post longa diskutado kaj instigo mi entreprenis la gvidadon de la Redaktora Komisiono por tri jaroj, se la komitato de IFEF en la sekva 63-a IFEF-kongreso elektos min por tiu posteno, kiel la kvina estrarano de IFEF. La kongresproponon prezentos la estraro de IFEF pere de la ĉefkomitatano.

Mi multe pensadas, ĉu ni bezonas novan redaktopolitikon kaj strategion por nia revuo en ĉi tiu reta epoko? Ĉu la revuo speguligu la opiniojn kaj dezirojn de la membraro de IFEF, aŭ nur de kelkaj fervojistaj esperantistoj, kiuj regule verkas la artikolojn? Laŭ mia opinio ni devas daŭrigi la tendencon de niaj antaŭuloj, kiuj saĝe kaj kun bona senco kaj kapablo redaktis nian revuon. Kompreneble ni devas akcepti kaj adaptiĝi al novaj defioj, la ŝanĝanta vivo, la teknikaj evoluoj, la novaj fervojfakaj aferoj k.a. Kvankam mi mem redaktas dum pli ol 20 jaroj Esperanto-revuon (HFM), tamen mi ne estas fakulo pri ĵurnalismo kaj amaskomunikaj analizoj, pro tio mi forte bezonas helpon ne nur de la membroj de la Redaktora Komisiono, sed tiun de la estraro kaj komitatanoj de IFEF, eĉ de la tuta membraro de nia Federacio. Nur ni komune povas pretigi altnivelan fakan revuon.

Kelkaj indikoj pri la jaro 2010 montras la kontinuecon, ĉar la revuo IF seninterrompe aperis kvinfoje.Ĝi konsistis el ses numeroj (unu duobla) kun 100 paĝoj kaj kun 57 artikoloj. En la nomo de la Redaktora Komisiono mi dankas al ĉiuj kunlaborantoj la helpon, agadon kaj konsenton al la regula aperigo de nia faka revuo. Mi kaptas la okazon por deziri al niaj legantoj feliĉan, sukcesplenan novan jaron.

István Gulyás

Frontpaĝo: La „Dancanta Domo" en Prago, kiun oni povos viziti dum la postkongreso de la 63-a IFK

Enhavo:

NIA VENONTA 63-A IFEF-KONGRESO EN LIBEREC (ĈEĤIO)

Vidindaĵoj en Liberec

Kiel ĉiu urbo, ankaŭ Liberec povas fanfaroni pri kelkaj gravaj vidindaĵoj:

La **Urbodomo** estas la plej bela novrenesanca konstruaĵo en Liberec, konstruita inter la jaroj 1888-1893 laŭ la projekto de viena arkitekto Franz Neumann, oni do ne miru, ke per sia eksteraĵo ĝi similas al la viena urbodomo. Supre de la monumenta enirportalo estas ŝtona reliefo montranta fondon de la malnova kaj nova urbodomoj, kaj la balustrada balkono, de kiu parolis multaj elstaraj personoj. Interesa estas la 65 metrojn alta ĉefa turo, sur ĝi kavaliro el plastiko. Observon meritas la riĉe ornamitaj fasadoj, ravaj vitraĵoj kaj la belega ceremonia halo. La urbodomo nuntempe estas la sidejo de la urba magistrato.

La **Kastelo** estas unu el la unuaj masonitaj konstruaĵoj de Liberec. Estis konstruita en la jaroj 1582-1587 en renesanca stilo, plivastigita en la 17-a jarcento post neniiga brulego en 1615. La nunan aspekton ĝi havas post kelkaj trakonstruoj. En la 20-a jarcento oni aranĝis unikan specimenejon de la vitraĵoj, kaj oni faris la plej grandan ekspozicion de vitraĵoj en la mondo. Tiu ĉi rompiĝema beleco iniciatis fieran alinomon „Vitra kastelo".

La **Dometoj de Valdŝtejn** estas tri unuetaĝaj trabmasonitaj dometoj kun ligna armaturo de la muroj. Oni konstruis tiujn dometojn en la jaroj 1678-1681 en tipa stilo de la 17-a jarcento, kiuj estas la plej malnovaj konserviĝintaj domoj en la urbo. Oni nomis la dometojn pri la fama armestro Albrecht Valdŝtejn. La dometoj situas en la strateto Vetrna, kio signifas por la enloĝantoj de Liberec la saman, kion signifas „La ora strateto" en Prago.

La **Domo de Ŝolc** estas valora memoraĵo de la popola arkitekturo. Ĝi estas ĉarma ĉarpentaĵa dometo de Hans Friedrich Scholz el la jaro 1771, kiam Liberec estis konata centro de la teksaj manufakturoj. Nuntempe la domo



Kongresejo de la 63-a IFK

estas la sidejo de la administrejo de la protektata regiona montaro.

Multaj **Ekleziaj memoraĵoj** troveblas en la urbo. La plej fama estas la Preĝejo de Sankta Antonio, kiu kun sia 70 metrojn alta turo estas unu el dominantoj de Liberec. La plej valora baroka konstruaĵo estas la Preĝejo de Sankta Kruco, konstruita en la kvindekaj jaroj de la 18-a jarcento. Tiu ĉi preĝejo estas ĉirkaŭita kun valoraj memor-objektoj, kiel la pestokolono, krucvojo kun bildoj de J. Führich. La plej ĉarma estas la Preĝejo ĉe Bildeto. La plej interesa estas la novkonstruita sinagogo en formo de duono de David-stelo kun kovraĵo, simbole memoriganta „Muron de plendoj". Al la sinagogo apartenas la regiona scienca biblioteko, kiun kun la novkonstruita sinagogo oni konstruis surloke de la origina sinagogo, kiun oni forbruligis dum la fatala „Kristala nokto" en 1938. La tuta komplekso nun nomiĝas „Konstruaĵo de la repacigo". Ankoraŭ troveblas kelkaj interesaj kaj ĉarmaj ekleziaj konstruaĵoj kaj en la urbo, kaj en la periferio.


Kastelo de Liberec

En Liberec krome estas multaj belaj, interesaj kaj gravaj konstruaĵoj, kiel la konstruaĵo por kulturcentro en la popola parko; Valbaraĵo de Liberec sur la rivereto Harcovsky, kiu estis konstruita en la jaroj 1902-1904; romantika trabmasonita Liebiga vilao kun kvarflanka turo; multaj monumentoj kaj statuoj, k.a.

Unu el la plej allogaj trafikaj interesaĵoj de la urbo Liberec estas la **Telfero** al la monto Ještěd. La telfero estis mendita kaj konstruita por la Ĉeĥaj Fervojoj (ČSD). La konstruaj laboroj komenciĝis en 1932, la publika trafikado estis solene inaŭgurita la 27-an de junio 1933. En la jaro 1971 pro influo de amortizado oni devis ĉesigi la ekspluatadon de telfero, kaj komenci vastampleksan rekonstruadon. La rekonstrua laboro komenciĝis en 1972 kaj finiĝis en 1975. La oblikva liniolongo estas 1188 metra, la kapacito estas 525 personoj po hore, kaj la veturtempo estas 4 minutoj. La telfero ĝuas grandan interesiĝon de la enlandaj kaj eksterlandaj vizitantoj. La telfero estas ekspluatata kaj en la vintra kaj


La televidturo sur Ještěd

en la somera periodoj.

Ĉiujn vidindaĵojn, eĉ la botanikan kaj zoologian ĝardenojn, la regionon Liberec kaj aliajn interesaĵojn oni povos viziti kaj ekkoni dum la 63-a IFEF-kongreso.

Duontagaj ekskursoj

Dum la kongreso okazos tri duontagaj ekskursoj:

D1: Urbovizito en Liberec.

Tiu duontaga ekskurso okazos lunde posttagmeze. En tiu kadro la partoprenantoj povos viziti la urbodomon, la Kastelon de Liberec, la dometojn de Valdŝtejn, la domon de Ŝolc, kaj kelkajn preĝejojn.

D2: Botanika ĝardeno.

Tiu ekskurso okazos marde posttagmeze. La botanika ĝardeno en Liberec estas la plej malnova en Ĉeĥio, ĝia historio superis jam 110 jarojn. La nuntempa ĝardeno disvastiĝas sur areo 3000 m^2, kaj ĝia specialigo estas tropika kaj subtropika flaŭroj. La plej vasta vitrodoma komplekso en Ĉeĥio estas formata per naŭ pavilonoj, enhavantaj 13 memstarajn botanikajn temarojn. Por la vizitantoj estas preparitaj inter alia pavilono de viandomanĝantaj plantoj, la plejnombra ĉeĥa kolekto de orkideoj kaj multaj aliaj interesaĵoj.

Al la ekstere troviĝantaj ekspozicioj dominas vasta alpareo kun montara flaŭro, kolektoj de la alpaj rozoj, rododendroj, klematoj kaj zono de malsekaĵa flaŭro. Dum junio floras noblaj, nekultivataj (sovaĝaj) kaj parkaj rozoj. Efekton de la ĝardena arkitekturo pli efikigas alternaj florantaj bedoj de la daŭrekreskaj florplantoj.

D3: Zoologia ĝardeno.

Tiu duontaga ekskurso okazos ĵaŭde posttagmeze. La zoologia ĝardeno en Liberec estas la plej malnova ZOO sur teritorio de la iama Ĉeĥoslovakio, fondita jam en la jaro 1919. La ĝardeno dum dekjaroj elkreskis elstara kaj internacie rekonata bredaranĝejo. Dum naŭdekjara ekzisto en zoologia ĝardeno alterniĝis nekredebla nombro da bestospecoj. En la intermilita periodo la bestobredantoj bredis nur pr. 500 unuopulojn de 130 bestospecoj, nuntempe la dektri-hektara areo fieras pri pli ol 170 bestospecoj kun pli ol 950 unuopuloj. Nur en la zoologia ĝardeno de Liberec oni povas vidi la plej nombran grupon da ĉimpanzoj en Ĉeĥio, krome iujn rarajn bestojn kiel takino ĉina, azeno somalia, blankan formon de tigro hinda, aglo kamĉatkia, aglovulturo „barbmentona", krokodilo „kapfrunta" k.a.

La Ĉeĥaj Fervojoj (ĈD) aliĝis al komuna propagando por viziti zoologiajn ĝardenojn – inter ili ankaŭ tiun en Liberec – per trajnoj, eĉ mem la zoologia ĝardeno en Liberec lanĉis vojaĝkampanjon per sia speciale aranĝita aŭtomobilo en la regiono Liberec.

Tuttagaj ekskursoj

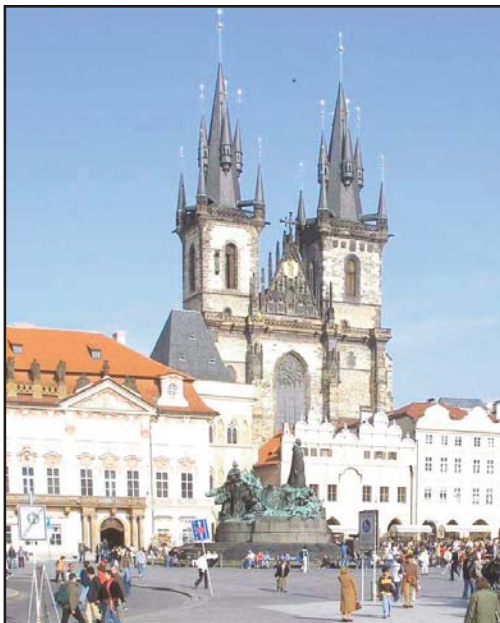
Dum la kongreso samtempe okazos du tuttagaj ekskursoj, el kiuj la kongresanoj povas elekti. La tuttagaj ekskursoj okazos merkrede.

T1: Ekskurso al Prago.

En la kadro de la tuttaga ekskurso al Prago, ĉefurbo de Ĉeĥio, la partoprenantoj vizitos la **Pragan Kastelon**, kiu – ekde la fino de la 9-a jarcento – estis centro de la ĉeĥa ŝtatismo, sidejo de romgermanaj

imperiestroj. Nuntempe la Kastelo estas sidejo de la ĉeĥa prezidento. Multaj historiaj konstruaĵoj troveblas en la Kastelo, kiel la Katedralo de Sankta Vito, Salonego Vladislavsky, Hispana Salonego, Ora Strateto, Turo Daliborka kaj aliaj.

La alia vidindaĵo estas la **Malnova urboplaco** kaj la **Astronomia Horloĝo**. Meze de la placo staras secesa Monumento de Majstro Johano Hus. Ĉirkaŭ la placo enviciĝas historiaj konstruaĵoj en romana kaj frue gotika stiloj, dominantoj estas la Malnovurba Urbodomo kaj la gotika preĝejo de Virgulino Maria antaŭ Tyn, situanta malantaŭ vico de la domoj kun arkadoj. Sur la muro de la Malnovurba Urbodomo troviĝas la fama Astronomia Horloĝo el 1410. Figuroj de la apostoloj estis lokigitaj en la 17-a jarcento.



Malnovurba placo en Prago

Plej vizitinda objekto estas la **Karlo Ponto**. Jam en la jaro 1170 kunligis la ambaŭ riverbordojn de Vltava la Ponto de Judito, kiu servis ĝis la jaro 1342, kiam ĝi estis neniigita per superakvego. La novan ponton fondis la imperiestro Karlo la IV-a en la jaro 1357. La konstruaĵon kun 16 arkaĵoj



La Karlo Ponto kaj la Praga Kastelo

konstruis Sanktvenceslaa Metalurgia Uzino, kaj finkonstruis ĝin ankoraŭ dum vivo de la fondinto. Inter la jaroj 1683-1720 ornamis la ponton per trideko da statuogrupoj fare de la elstaraj skulptistoj de la ĉeĥa baroko. Sur la ponto promenadas multaj homoj, kaj ili ĝuas la panoramon de la ambaŭflankaj riverbordoj, la Pragan Kastelon, kaj multajn artvendistojn kaj muzikistojn.

La kongresanoj trapromenadas la **Malnovan Urboparton**, kaj ili vizitos la **Placon de Venceslav**. En la placo dominas la monumenta novrenesanca konstruaĵo de la Nacia Muzeo, konstruita en la jaroj 1885-1890. Apud la enirejo la statuoj de Maudr „Historio" kaj „Natursciencoj" simbolas la ĉefan direktiĝon de la muzeo. La malnova urboparto estas magia kaj interesa, kiu havas riĉan historion, kaj preskaŭ ĉiuj konstruaĵoj fabelas pri la pasinteco. La beleco de ĝiaj gotikaj, renesancaj kaj barokaj arkitekturoj, la etoso de la mallarĝaj kaj zigzagaj stratetoj kun agrable emociaj kaj intimefektaj drinkejoj kaj bierejoj donas al la vizitantoj neforgeseblajn travivaĵojn.

T2: Ekskurso al la Kasteloj.

Dum tiu tuttaga ekskurso la kongresanoj vizitos la **Kastelon Rohozec**, kiu havas longjaran historion. La riĉa konstrua evoluo proponas al la vizitantoj rigardi dudekon da ĉambroj, ekipitaj per meblaro, bildoj kaj aliaj kompletigoj en diversaj belartistaj stiloj. Al la plej belaj spacoj de la kastelo apartenas biblioteko kun kolekto de portretoj de la posedantoj, kaj novgotika manĝejo en aspekto de la kavalira ĉambrego. Kuriozaĵoj estas la bildoj „Alegorio de vivo de la viro" kaj „Alegorio de vivo de la virino". Al la kastelo apartenas negranda, sed tre bone prizorgata angla parko.



La kastelo Sychrov



La kastelo Rohozec

La alia novgotika konstruaĵo estas la **Kastelo en Sychrov**, kiu estas servanta por la rezidejo de la origine franca princa dinastio Rohanoj. Alireblaj estas internaĵoj de la ĉefa kastela konstruaĵo – kapelo, gastoĉambroj, sinjora kaj sinjorina apartamentoj, reprezentaj ĉambroj – en someraj monatoj krome ankaŭ internaĵoj de la flanka alo. La ĉambroj estas meblitaj per originaj mebloj, bildoj kaj pluaj kompletigoj, plimultaj ĉambroj distingiĝas per riĉaj lignoskulptaĵoj. La kastelo estas ĉirkaŭita per vasta angla parko kun kelkaj malgrandaj konstruaĵoj, kaj amaso da raraj arboj kaj arbustoj.

István Gulyás



Postkongresa n-ro

ALIĜILO – postkongreso

por la postkongreso de la 63-a Kongreso de IFEF de 14-a ĝis 18-a de májo 2011 en Ĉeĥio.
Adreso de LKK:Český železničářský esperantský svaz, Bratří Hubálků 161, 560 02 Česká Třebová, tel.,fax.: +420 465532183;
IFEF63@qmail.com; www: http://ifef.wz.cz/
Bank-konto: Poštovní spořitelna, ČESKY ZELEZ.ESP.SVAZ;
Kontonumero: 234562591/0300; **IBAN:** CZ37 0300 0000 0002 3456 2591;
BiC(SWIFT): CEKOCZPP
Mi aliĝas al postkongreso en Ĉeĥio,14/5. -18/5. 2011

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐

Familia nomo..antaŭnomo................

Adreso: strato kaj numero ....urbo ....

Lando......................................poŝtkodo ....naskiĝjaro ....

Tel.: .... Fakso:..................Retadreso:..

Samtempe kun mi aliĝas: filo/-ino ☐ edzo/-ino ☐ patro/-ino ☐

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐

Familia nomo kaj antaŭnomo ....naskiĝjaro: ....

Familia nomo kaj antaŭnomo ....naskiĝjaro: ....

- **La prezo por postkongresaj tagoj estas: 360 € por persono.**
- **La prezo inkluzivas: tranokton en hotelo (4 noktoj, en 2-lita ĉambro), manĝaĵon dum tuta restado, ekskursojn al kasteloj Karlštejn, Křivoklát kun grotoj Konruské, Konopiště, viziton en Prago (detaloj en Invitilo).**
- **LKK ne garantias la organizadon de la postkongreso, se minimuma kvanto de 20 partoprenantoj ne estos atingota**

Sume: ....

Loko kaj dato:...................................Subskribo:..

Provízora programo por la 63-a postkongreso de IFEF de la 14.5. -18.5. 2011, Ĉeĥio

14.5.2011 sabato - Forveturo al kastelo Karlštejn, enloĝigo en Prago

15.5.2011 dimanĉo - Kastelo Křivoklát, grotoj Koněpruské

16.5.2011 lundo - vizito en Prago

17.5.2011 mardo - Kastelo Konopiště, restoracio „U Fleků“

18.5.2011 merkredo – forveturo

LA POSTKONGRESO DE LA 63-a KONGRESO DE IFEF

La postkongreso de la 63-a Kongreso de IFEF okazos de la 14-a ĝis la 18-a de majo 2011. En la unua tago de la postkongreso la partoprenantoj vizitos la plej konatan kastelon de Ĉeĥio, la **Kastelon Karlštejn.** Karlštejn estas kastelo kun rajtsuspenda stato inter la ĉeĥaj kasteloj ne nur pro sia historia graveco, sed ankaŭ pro siaj potencego kaj arkitekturo. Ĝi estis fondita en 1348 de la ĉeĥa reĝo Karlo la IV-a, kiu estis kronita al la roma imperiestro en 1355. La kastelo ricevis la taskon koservi la kronsignaĵojn kaj la plej valorajn relikvojn de la roma imperio. Ĝia konstruado daŭris pli ol dek jarojn kun celo, ke la fortikaĵo en sia tempo povu rezisti al ĉiuj militatakoj. La nuntempan formon Karlštejn ricevis en la jaroj 1887-1899.

Dominanto de la kastelo estas fortika prisma turo kun 25 metrojn alta. La muroj estas meznivele 4, en la norda parto eĉ 6 metrojn dikaj. La plej signifa estas la unika Kapelo de Sankta Kruco kun zono enhavanta poluritajn noblajn gemojn, enmetitaj en la orumitan stukon. La fruntaj volboj estas plenigitaj de platbildoj. Unika kolekto de 129 pentraĵoj prezentas la „tutan ĉielan militistaron", idealajn aŭ analogajn portretojn de la sanktuloj, sanktaj papoj kaj episkopoj, kavaliroj de la Teba legio, sanktaj reĝoj kaj ekleziaj instruistoj. La verkojn proponis, kaj mem pentris Majstro Teodoriko, la korta pentristo de Karlo la IV-a. La dekoracion de la kapelo kompletigas valoraj murpentraĵoj. La tuta volbo estas orumita kaj surkovrita per lensoj el venecia vitro.

Estas inda por rigardi la internaĵojn de la Imperiestra Palaco, kie estas troveblaj la Korteganara kaj Kavalira Salonegoj kaj la Salonego de la prapatroj. En la palaco troveblas la plej nombra bildgalerio de la ĉeĥaj regantoj en Ĉeĥio kun meblaro el la 14-a ĝis la 19-a jarcentoj. La turo Mariánská prezentas en la Trezorejo kaj Juvelejo la plej valorajn objektojn de la kolektaĵoj Karlštejn, inkluzive de repliko de la Sanktvenceslaa Krono de la ĉeĥaj reĝoj.

Dimanĉe la partoprenantoj vizitos la **Kastelon Křivoklát**. Křivoklát estas unu el la plej malnovaj kaj plej gravaj kasteloj de la ĉeĥaj princoj kaj reĝoj. Ĝia historio komenciĝas en la 12-a jarcento. Dum la regado de Přemysl Otakar la II-a fondiĝis vasta, pompa reĝa kastelo, kiu estis grave trakonstruigita de la reĝo Václav la IV-a kaj impone finkonstruigita de Vladislav Jagellonsky.



La kastelo Křivoklát

Křivoklát estis kelkfoje difektita pro brulego. En la 16-a jarcento ĝi fariĝis pritimita arestejo, kaj ĝia signifo rapide malkreskis. Romantismo de la 19-a jarcento kaj precipe la kastelposedantoj savis ĝin per ĝia restaŭrado.

En la Kastelo Křivoklát troveblas belega kastela kapelo, reĝa kaj kavalira salonegoj kun ekspozicio de gotika pentroarto kaj skulptarto, biblioteko enhavanta ĉ. 52 mil da volumoj, riĉa muzeo kaj bildgalerio de Fürstenberg, fama arestejo kaj torturejoj kun torturiloj kaj turmentiloj, monumenta Granda Turo kun promeno sur remparoj, Turo Huderka kun nigra kuirejo kaj elrigarda ĉirkaŭirejo, perfektejo kun porokazaj ekspozicioj k.a.

Post la vizito de la Kastelo Křivoklát la partoprenantoj vojaĝos al la **Kroněprusaj grotoj**. La plej granda grota sistemo edtas en meza Ĉeĥio, aperinta fare de koroda akvo en devona kalkŝtonaro. Trietaĝa sistemo estas sume 2 km-ojn longa kaj 70 m-ojn suba. La grotoj estas famaj pro la trovitaj ostrestaĵoj de homoj kaj bestoj el periodo antaŭ 200-300 miljaroj, kaj ostoj de „Homo sapiens“ kun laboriloj el periodo antaŭ 35-55 miljaroj. Ĉi tie troviĝas ankaŭ mezepoka monfalsista laborejo.


La rigardoturo Petrin

Lunde okazos la vizito en la ĉefurbo **Prago**. Inter la vizitotaj vidindaĵoj la partoprenantoj rigardos la *Rigardoturon Petřin*. Pli ol 60 metrojn alta turo estas unu de la famaj dominantoj de Prago. Ĝi estis konstruita en 1891 por la Landa Jubilea Ekspozicio, kun 299 ŝtupoj kaj rigardoturo kun du elvidejaj plataĵoj, kun perkabla transportilo. El la turo oni povas vidi la tutan ĉefurbon kaj la ĉirkaŭaĵon.

La sekva vidindaĵo estas la *Nacia Teatro*, kiu estas kultura institucio, kuniganta tri kolektivojn: la operejon, baleton, dramon. Ĝi estas historia konstruaĵo, konstruita inter la jaroj 1850-1881 en novrenesanca stilo. En 1977 oni denove komencis la rekonstruan laboron, kiu estis finita en 1983, kaj oni estigis modernan „Novan scenejon”. Riĉaj ornamaĵoj kaj dekoracioj estis faritaj de elstaraj ĉeĥaj belartistoj.

Sekvos la plej interesa eĉ stranga konstruaĵo de la vizitotaj vidindaĵoj. Tiu estas la *„Dancanta Domo”*. Tiu konstruaĵo estis konstruita inter la jaroj 1994-1996 laŭ la projekto de kroata arkitekto. Tiu domo staras sur dekstra bordo de la rivero Vltava, en la placo de Jirášek. Ĝi estas naŭetaĝa – du subteraj, sep surteraj etaĝoj – kaj ĝi ricevis la nomon pri la fama intermilita dancparo Fred Astaire kaj Ginger Rogers. La ŝtona turo prezentas Fred Astaire (usona filmaktoro kaj dancisto), la vitra turo lian kundancistinon Ginger Rogers (usona filmaktorino kaj dancistino). Supre de la turo – simbolanta viran statuon – estas kupolo kun konstrukcio el metalaj tuboj, surkovrita de rustorezista retaro, vualita en imageblajn harojn. La kupolo prezentas kapon de meduzo. La dancanta domo elvokis la plej vastan diskutadon pri arkitekturo. La konstruaĵo ricevis prestiĝan premion de la usona gazeto „Time” en 1996. En la domo troviĝas kancelarioj, luksaj kafejo kaj restoracio, vendoareoj k.a.

Fine la partoprenantoj vizitos la *Kastelon Vyšehrad.* Tiu kastelo estis – laŭ legendo – sidejo de la princino Libuše, kaj la unuaj sekvaj princoj el gento

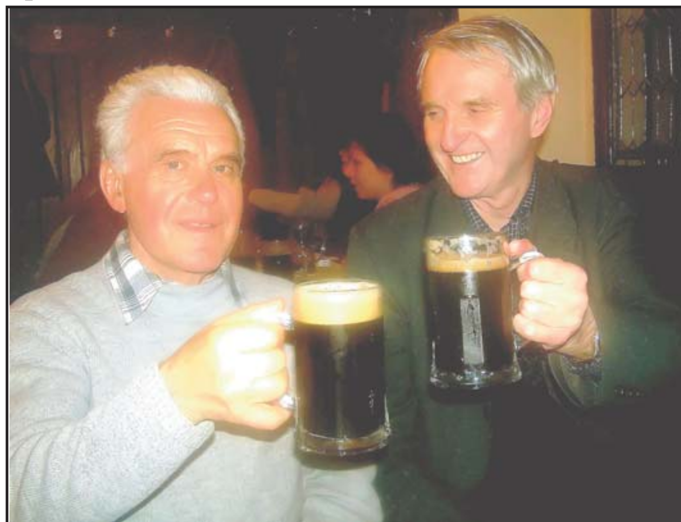
přemislidoj. Ĝi estas historie dokumentita kastelo nur ekde la duono de la 10-a jarcento. Sur la areo de la kastelo troveblas konservitaj restaĵoj, preĝejaj kaj aliaj konstruaĵoj, tombejo kun tomboj de la elstaraj personoj de la ĉeĥa kultura vivo.

Marde okazos ekskurso al la **Kastelo Konopiště**. Surloke de la nuna kastelo origine staris konstruita kastelo en la 16-a jarcento, kiu poste estis rekonstruita en malfrue gotika kaj komence de la 17-a jarcento en malfrue renesanca stiloj. En la jaro 1887 la posedanto de la kastelo fariĝis tronsekvanto de la aŭstra-hungara trono František Ferdinand d'Este, kiu inter la jaroj 1889-1894 efektivigis gravajn restaŭrajn laborojn kunligitajn kun la rekonstruo en gotika formo.



La Kastelo Konopiště

La Kastelo Konopiště konservas neordinare riĉajn kolektaĵojn de artaj kaj artmetiistaj objektoj el la tempoj de gotiko, renesanco, baroko eĉ nova tempo. La enhavaĵoj de tiuj ĉi kolektaĵoj vicigas Konopiště al la plej interesaj kasteloj en Mezeŭropo. Unika estas la kolektaĵo de eklezia antikvaĵoj, rilate al kulto de Sankta Georgo, la patrono de la kavaliroj. En la kastelo troveblas belegaj salonegoj kun eksterordinare valoraj italaj kabinetoj el la 17-a jarcento, granda manĝejo kun surplafona pentraĵo el la 18-a jarcento, kastela kapelo kun belege ornamitaj arkaĵoj, kaj loĝĉambroj kun valoraj meblaroj. La kastelaj koridoroj estas ornamitaj per diversaj ĉasistaj trofeoj. La parko kaj la ĉirkaŭaĵo de la kastelo estas belega, kie oni povas trankvile promenadi kaj ripozi.



Biertrinkado en la restoracio „U Fleků"

En la lasta vespero de la Postkongreso okazos vizitado al la fama restoracio **„U fleků"**, kion oni nomas „Svejk Bierejo". Tie la partoprenantoj povos trinki bongustan 13-gradan malhelan bieron, produktitan en propra bierfarejo, kanti kun muzika akompano, eĉ ĝui la kantadon de soldato Svejk, la fama heroo el romano de J. Haŝek.

István Gulyás

BIOGRAFIOJ DE HONORAJ MEMBROJ DE IFEF

Marica Brletić



Marica Brletić naskiĝis la 27-an de septembro 1955 en la kroata urbo Ogulin. En Zagrebo, post la fino de mezlernejo kaj studado ĉe Supera Lernejo por ekspluatado de Poŝta Trafiko, en 1978 ŝi komencis labori kiel ekonomikistino ĉe ŽTP Zagreb (Fervoja Transporta Entrepreno Zagreb). Nuntempe ŝi laboras en la financa grupo pri Asekurado de la Infrastrukturo de Kroataj Fervojoj (HŽ).

Marica Brletić iĝis esperantistino en 1985, kaj ŝi ekagadis ĉe la Fervojista Esperanto-Societo en Zagreb. Baldaŭ oni elektis ŝin sekretariino de la Societo, kaj en la jaro 1991 ŝi estiĝis prezidantino de la Societo. Tiun postenon ankaŭ nun ŝi okupas. Dum la tempo de ŝia prezidanteco en 1992 iĝis la Societo memstara landa Asocio de IFEF.

Dum kelkaj jaroj ŝi estis estrarano de la Kroata Esperanto-Ligo, en kiu kadro ŝi havis gravan rolon kiel helpanto en la 86-a Universala Kongreso de Esperanto, okazinta en Zagreb en 2001. Ekde 1993 ŝi estis komitatano ĉe IFEF, kaj inter la jaroj 2001-2010 ŝi estis la sekretariino de la Federacio.

Marica Brletić multe agadas en la landa Esperanto-vivo per la gvidado de diversnivelaj lingvo-kursoj, per multaj prelegoj en la klubkunvenoj kaj en aliaj renkontiĝoj, per la organizadoj de Esperanto-ekskursoj ktp. Ŝi verkis multajn artikolojn en fakaj kaj esperantaj gazetoj, kiuj montras ŝiajn kapablon, lingvoscion kaj pretecon en Esperanto. Ŝi estas unu inter gravaj membroj de la kroata eĉ la internacia fervojista Esperanto-movado.

D-ro Heinz Hoffmann



D-ro Heinz Hoffmann naskiĝis la 15-an de januaro 1939 en Dresdeno. Dum sia tuta vivo li restis en tiu regiono, kaj ankaŭ kiel infano transvivis la bombardon de sia hejmurbo en Februaro 1945.

Post la fino de elementa lernejo li laboris ĉe la „Germana Regnofervojo (Deutsche Reichsbahn – DR)" en diversaj fervoj-staciaj funkcioj, kaj en la jaro 1978 li iĝis diplomita inĝeniero pri teknologio de transportado. Dum 12 jaroj en tiu fako li estis scienca kunlaboranto en Altlernejo pri Trafiko de Dresdeno. Li doktoriĝis en 1986 per

disertacio pri kolizio-danĝero sur konverĝaj trakoj. Poste li laboris en porfervoja projektentrepreno, kaj en 1999 li iĝis pensiulo.

D-ro Heinz Hoffmann estas multjara membro – komence de fakgrupo de fervojistaj esperantistoj en Kulturligo de GDR, poste de Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA). De komenco li estas kunaganto de la terminara laboro, kaj ekde 1993 sekretario de la Terminara Sekcio de la Faka Komisiono de IFEF, krome ekde 1998 korespondanto de IFEF en Terminologia Grupo de la Internacia Fervojunio (UIC). Ekde 1999 li redaktas la Terminaran Kurieron (TK), kiu estas eldonaĵo por informi kaj instrui la fakulojn pri la terminara agado.

D-ro Heinz Hoffmann estas entuziasma esperantisto, sia ege fundamenta lingvoscio, senlaca agado, akurata laboro estas ekzemplodona.

Jean Ripoche



Jean Ripoche naskiĝis la 10-an de majo 1940 en la franca urbo Saulges. Post la akiro de la teknika diplomo li komencis labori ĉe la Francaj Fervojoj (SNCF) kiel lokomotivestro linia en la urbo Le Mans, kaj sekve, post pluraj ekzamenoj li finis sian karieron en Parizo kiel estro de lokomotivejo.

Jean Ripoche esperantiĝis en 1980. Lia unua partopreno al IFEF-kongreso datiĝas de 1982 en la 34-a IFK okazinta en hungara urbo Balatonfüred. Ekde tiam li partoprenis ĉiujn IFK-ojn, krom en 1991 en Olomouc pro profesiaj kaŭzoj. Dum preskaŭ dek jaroj – kiel gvidanto – li estris la lokan fervojistan Esperanto-grupon en Le Mans, kaj samtempe li estis la prezidanto de la Franca Fervojista Esperanto-Asocio.

Plurfoje li organizis naciajn kongresojn de la francaj fervojistaj esperantistoj, eĉ en 1998 – kiel prezidanto de LKK – li organizis la 51-an IFEF-kongreson en Le Mans. Li aranĝis en Francio 12-foje IFEF-estrarkunsidojn plurfoje kunligita kun la landa fervojista kongreso. Dum 20 jaroj li estis UEA fakdelegito pri fervojo en Le Mans kaj poste en Nantes. Li estis membro de la Faka Komisiono de IFEF dum ses jaroj, kaj poste li estis dum unu jaro ĉefkomitatano de IFEF. En l998 la komitato de IFEF elektis lin redaktoro de IFEF, kiun postenon li plenumis ĝis la ĉijara IFEF-kongreso. Nuntempe li estas membro de la Redaktora Komisiono de IFEF.

Dum du jaroj li kunlaboris kiel estrarano en la Esperanta Kulturdomo de Grésillon (Francio). Nun li estas estrarano de la Esperanta Kultura Centro en Nantes.

Jean Ripoche estas entuziasma esperantisto, kiu precize, senlace kaj akurate plenumas la entreprenitajn taskojn, kaj li estas unu el la motoroj de la fervojista Esperanto-movado.

Israelaj Fervojoj evoluas

Israelo estas lando, kiu tre rapide evoluas. Ĝis naŭdekaj jaroj de la 20-a jarcento ĝi apartenis al la rapide progresantaj landoj, en sekva dekjaro ĝi jam apartenis al landoj disvolvitaj kaj dum la venontaj unu-du dekjaroj ĝi sendube apartenos al la plej evoluantaj landoj en la mondo.

Ankaŭ en landa trafiko okazas multaj ŝanĝoj. Ĝis komenco de naŭdekaj jaroj de la lasta jarcento la enlanda trafiko estis malatentata kaj la publika pasaĝertrafiko estis plenumata plejparte per aŭtobusoj. Nur pli kaj pli oftaj trafikaj ŝtopiĝoj, regule okazantaj interligiĝe kun kresko de la urbaj aglomeraĵoj kaj kreskanta individua aŭtomobila trafiko, donis impulson al renovigo de la fervoja trafiko.

En Israelo la ĉefaj trafikiloj estas la aŭtobusoj. Sur halteja parkejo dum veturado el *Haifa* al Jerusalemo oni povas vidi ankaŭ ripozantan kamelon.

Fervoja reto en Israelo ne estas densa. En dua duono de la 19-a jarcento, kiam tiu ĉi teritorio apartenis al turka Otomana imperio, estis konstruata fervoja linio el Konstantinopolo al *Haifa*, la marhaveno en norda parto de Israelo. Fervojan linion el egipta Kairo konstruis angloj komence de la 20-a jarcento, kaj sukcese ekspluatadis ĝin por provizado de sia armearo en batalo kontraŭ Otomana imperio, finita en 1917. En la jaroj 1917 ĝis 1948 teritorio de la nuna Israelo troviĝis sub mandato de Britio, kaj nur depost tiam datiĝas historio de la memstara ŝtato.

La nuntempa fervojreto ĉirkaŭ 520 km-ojn longa konsistas el laŭlonga kunligo nordo-sudo, el *Naharíja* tra *Haifa – Tel-Aviv – Lod* al *Beer-ševa* kun kelkaj branĉlinioj, ekzemple al *Rišon-Le-Zion* kaj *Aškelon* en sudokcidento, *Dimona,* Jerusalemo kaj *Modin* en oriento, kaj *Kfar Sava* en nordoriento. La pasaĝera trafiko nuntempe okazas sur ĉirkaŭ 60% da fervojlongo, ceteraj partoj dume estas ekspluatataj nur fare de vartrafiko.

Nuntempa israela fervojreto estas aktuale ekspluatata sen rekta kunligo kun aliaj landoj. Ekzistas fervojlinioj kunligantaj Israelon kun Libano norde kaj kun Egiptio sude, sed ili ne estas trafikuzataj pro politikaj kaŭzoj. Pro tio oni ne bontenadas ilin en trafikkapabla stato. La fervojlinio al Egiptio krome trairas probleman teritorion *Gaza,* enloĝigata de palestinanoj, kaj ĝi do troviĝas sub palestina administrado.

Komence de la jam menciitaj naŭdekaj jaroj la israela registaro decidis investi por evoluigo de la fervojoj. La trajnoj inter *Haifa* kaj *Tel-Aviv* estas grandkvante uzataj, ĉar por la sama kosto ili disponigas nekompareble pli bonan komforton ol aŭtobusoj, kaj garantias precipe pli rapidan transporton sen ofta atendado en kolonoj sur la ŝoseoj. La veturo per trajno daŭras unu horon, per aŭtobuso minimume unu horon kaj duonon. Estas aplikata la sistemo *Park & Ride,* tial parto de la projekto por evoluigo de la fervojoj temas pri konstruado de la grandkapacitaj parkejoj senpere apud la fervojstacioj. Fervojan trafikon ekspluatas la ŝtata kompanio kun garantio limigita – Israelaj Fervojoj (*Israel Railways corporation Ltd. – Rakevet Israel*), fondita nur en la jaro 2003. Antaŭe la fervojoj estis ekspluatataj kiel memstara fako en kadro de „Fervoja kaj Havena Administrado“ (*Ports and Railways Authority*). Senpere post sia fondiĝo la kompanio komencis realigi ambician planon de la kompleksa disvolviĝo, dank´ al kiu ĝi fariĝis la plej rapide kreskanta trafika kompanio en la lando. Nuntempe ĝi donas laboron al 1900 dungitoj kaj ĝia jara spezo en sfero de rutinaj operacioj atingas unu miliardon da novaj israelaj ŝekeloj (NIŜ) kaj pli ol 2 miliardojn da NIŜ en evoluiga agado. La kompanio ekspluatas pasaĝeran kaj varan trafikon kaj prizorgas administradan bontenadon kaj evoluigon de la fervoja infrastrukturo en la lando.

En Israelo la ŝtato dotas veturkostojn en aŭtobusa kaj fervoja trafikoj. En aŭtobusa trafiko la registaro decidis akcepti enkondukon de konkurenco kaj la samon oni intencas fari en fervoja trafiko. Oni pripensas diversajn manierojn por transformo kaj privatigo de la fervojo laŭ ĝisnunaj spertoj de iuj eŭropaj landoj.

Israela fervoja kompanio liveras al siaj klientoj kompenson pro malfruiĝo de trajno. Se trajnmalfruiĝo laŭ valida horaro atingas pli ol duonhoron, la pasaĝero ricevas senpage kompense vojaĝbileton por linioparto, sur kiu li vojaĝis kun malfruiĝo. Kiam la trajnmalfruiĝo estas pli ol unuhora, la pasaĝero ricevas du vojaĝbiletojn. Validecdaŭro de tiuj ĉi biletoj estas tempe nelimigita, kaj oni povas uzi ilin estonte kiam ajn por trajnveturo sur la sama linioparto.

Nombro de fervojaj stacioj sur linioj kun pasaĝera trafiko senĉese plimultiĝas, kaj nun atingis 49. Ankaŭ la vartrafiko notas konsiderindan plikreskon. Israela fervoja kompanio havas sian propran Kargo-divizion, kiu garantias amasan vartransporton de substratoj - danĝeraj varoj, konteneroj, greno, brulaĵoj, sterkaĵoj, forfalaĵoj ktp. La vartrafiko estas ekspluatata en la tuta amplekso sur la israela fervojreto – de Morta Maro ĝis *Naharíja* en norda parto de la lando. Ekzistas plano por konstrui pluajn varstaciojn, por ke neniu pli signifa ekonomia, mineksspluata aŭ havena teritorio restu sen eblo uzi tiun ĉi la plej ekologian trafikon. Kargo-divizio proponas siajn servojn al ĉiuj nunaj kaj potencaj klientoj, kaj garantias por ili ankaŭ helpon kaj aldonajn servojn, kiuj estas deponado, kargado de kamionoj, en/elŝipigo en havenoj kaj simile. En sfero de kontenera trafiko ĝi klopodas, ke minimume 20% da ĉiuj konteneroj en la lando estu transportataj al klientoj aŭ reen per fervojo.

La israela registaro preparis projekton por konstrui novan, 160 km-ojn longan fervojan linion inter *Beer-ševa* kaj *Ejlat* en Akaba Golfo sur bordo de Ruĝa Maro kun trafa nomindiko *Red–Dead-Med* (kunligo de Ruĝa, Morta kaj Mediteranea Maroj). Oportunan okazon por financi konstruadon povas ricevi kaj ŝtataj kaj privataj subjektoj. Unualoka motivo por konstruado de tiu ĉi fervojlinio estas krei konkurencan kunligon inter la menciataj maroj al egipta Sueza kanalo. Tiu ĉi nuntempe estas supermezure uzata, kaj ŝipoj por iri tra la kanalo ofte atendas tutajn tagojn kaj kelkfoje eĉ semajnojn.

Israela fervoja kompanio havas ankaŭ sian Fervojan muzeon, kiu troviĝas en spacoj de Orienta stacidomo en *Haifa* kaj interkonatigas la vizitantojn kun paŝoj survoje de fervoja konstruado en Palestino ekde 1892. Oni povas ĉi tie interkonatiĝi ankaŭ kun funkciado de la nuntempa fervojo. La eksponaĵoj estas lokitaj en la eta bontenejo por vagonoj de la *Hedžá*-fervojo.

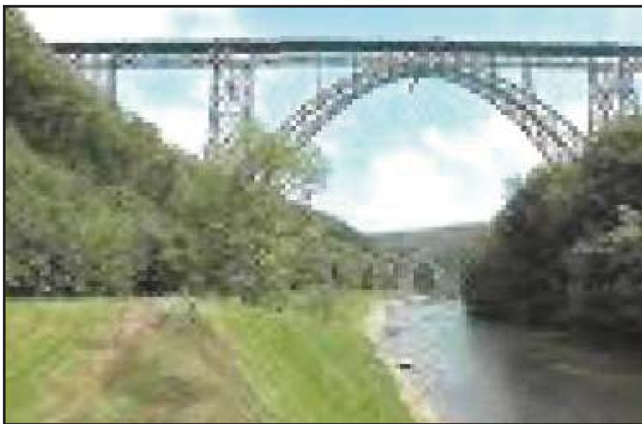
La konstruaĵo de la tuta muzeo konsistas el du objektoj kunligitaj per ponto. En la unua konstruaĵo („Malgranda muzeo") troviĝas historiaj objektoj – markoj, mapoj, horaroj, moneroj, biletoj, bildoj kaj ĝeneralaj informoj pri trajnoj. En la dua konstruaĵo („Granda muzeo") oni trovas historiajn lokomotivojn kaj vagonojn: vagono kun „bunkro" kaj maŝinpafilo, vagono apartenanta al *Israel Electric Corporation,* salona vagono n-ro 98 konstruita en la jaro 1922 por oficiroj de la mandata administrado kaj elstaraj gastoj, inter kiuj estis *Winston Churchill*, etiopa imperiestro *Haile Selassie*, belga reĝino *Elisabeth* kaj *David Ben Gurion*. Plue ĉi tie troviĝas sanitara vagono n-ro 4720 konstruita en Belgio en la jaro 1893, origine por egipta fervojo kaj uzita de brita armeo por evakuado de vunditaj soldatoj dum militakiro de Palestino en la unua mondmilito - kaj fine vaporlokomotivo n-ro 10, konstruita de la firmao *Krauss* en Germanio en la jaro 1902, ekspluatita en fervojstacioj kaj en lokomotivejoj plejparte kiel manovra kaj rangadmonteta. Ĝi estas la lasta trakciinta vaporlokomotivo en Israelo.

Fine permesu al mi mencion pri kunlaboro de Ĉeĥa Respubliko kun Israelo en sfero de la fervoja evoluigo: En la jaro 2008 liveris la praga entrepreno *Siemens*-Reltrafikiloj al Israelo entute 77 modernajn pasaĝervagonojn en blanka-blua modifaĵo (lakado de vagonkestoj), destinitaj por longdistanca kaj regiona trafikoj kun veturrapido ĝis 160 km/h. La liveraĵo enhavis ĝis dekveturilajn vagonkombinaĵojn kune kun stirvagono (pasaĝervagono kun kondukistejo kaj generatoro). La pasaĝervagonojn oni veturigis proprarade el fervoja stacio *Praha-Zličín* al la 700 km malproksima slovena haveno *Koper,* kie oni metis ilin en ŝipojn kaj surmare transportis al la haveno en *Haifa*. La transportado estis neordinara ne nur koncerne la destinlokon, sed ankaŭ pro parametroj de la vagonoj: longo 26,4 m, alto ĉ. 4,45 m, larĝo 2,8 m kaj maso de la unuopaj vagonoj po 48 ĝis 56 tunoj.

Jindrich Tomíŝek

Müngsten-ponto

La plej alta fervoja ponto en Germanio estas „*Müngstener Brücke*“. Tiu ŝtala arkaĵoponto estas parto de la fervoja linio *Wuppertal-Oberbarmen - Solingen* inter la urboj *Remscheid* kaj *Solingen*. En alteco de 107 m-oj ĝi kondukas super la valo de *Wupper* ĉe la fervoja haltejo *Solingen-Schaberg*. Ĝis fine de 1918 ĝi portis la nomon „*Kaiser-Wilhelm-Brücke*“ (Imperiestro-Vilhelmo-Ponto), je honoro de la centa naskiĝdatreveno de imperiestro Vilhelmo la Unua de Prusio. Poste ĝi ricevis la nomon laŭ la proksima setlejo *Müngsten*. Tiu loko ne plu ekzistas


La ponto Müngsten

La *Müngsten*-ponto estas arkaĵoponto kun 465 m-jn longa ŝtalkonstrukciaĵo, kaj la plej alta punkto situas 107 m-jn super la grundo. La plej longa spano, kiu kondukas super la valofundo, mezuras 170 m-jn. La konstruo de ambaŭ flankoj de la ponto komenciĝis la 26-an de februaro 1894. La tielnomata „pontoŝloso“, la kunigo de ambaŭ pontopartoj okazis la 21-an de Marto 1897. En la sekva tago, dum la festo de la konstrufino, oni frapis la lastan niton el entute 950.000. Laŭdire ĝi estas el oro. Ĝis hodiaŭ, post pli ol cent jaroj, aventuruloj ankoraŭ serĉas ĝin en tiu granda konstruaĵo kun tiom multegaj nitoj, sed ĝis nun vane. La solena inaŭguro okazis la 15-an de julio 1897.

Kvankam la ponto estis baptata je la nomo „*Kaiser-Wilhelm-Brücke*“, imperiestro Vilhelmo la Dua ne venis al la solena inaŭguro. Onidire la imperiestro bojkotis la solenaĵon, ĉar li estis ofendata. La ponto ne ricevis lian nomon je lia honoro, sed je honoro de lia praavo Vilhelmo la Unua, okaze de lia centa naskiĝdatreveno.

Nur du jarojn poste la imperiestro vizitis la miraklan konstruaĵon. Sed tio ne estis simpla vizito. Unue oni atendis lian viziton kaj preparis grandan feston. Tiam okazis nova sciigo: Li ne venos kaj oni interrompis kaj malaranĝis la preparon. Poste denove: Li venos. Nun la preparo komencis denove. Lernejoj, veteranaj societoj, asocieto de trakforkmanipulistoj (ekzistis tiam), kant- kaj sportasocietoj planis, konstruis tribunojn kaj tendojn, ornamis la urbojn kaj ekzercis kanti kaj marŝi. Ankaŭ grava punkto estis serĉi belajn virgulinojn por spaliri. Kaj tiam: „Hura, la imperiestro venas“.

La tuta ponto kostis tiam 2.646.386 markojn. La arkitekto, konstrugvidanto

kaj respondanto, ek de la komenco ĝis la fino, estis la tre sperta, diligenta kaj fama inĝeniero *Anton von Rieppel* (* 1892, † 1926) de la maŝinfabriko *Augsburg-Nürnberg (M.A.N.).* Por la konstruo oni uzis 5.000 t-ojn da ŝtalprofilaĵoj kaj frapis 950.000 nitojn.

La ĉefarkaĵo de la ponto estis je la unua fojo en la mondo konstruita per „libera antaŭen-konstru-maniero“. Per tiu nova maniero oni komencis konstrui ambaŭ arkaĵduonojn sur ambaŭ flankoj de la valo samtempe sen skafaldoj, ĝis la arkaĵduonoj precize renkontiĝis en la mezo de la ponto. Ĉiu duono havis fakte dum la tuta konstrutempo sian propran gruon en si mem. Tiu maniero montris sin pli ŝparema en la produktado ol aliaj, ĝis tiam kutimaj metodoj, sed la statikaj kalkuladoj bezonis multe pli da tempo, zorgemo kaj spertoj.

Komence estis planita nur unu trako sur la ponto. Sed la „reĝa fervoja direkcio“ en *Elberfeld* antaŭtaksis la trafikon inter *Remscheid* kaj *Solingen* tiom alta, ke ĝi ŝanĝis la planon favore al du trakoj. La aerlinio inter ambaŭ urboj longas ok km-ojn. Antaŭ la konstruo de la ponto, la fervoja linio inter ambaŭ urboj estis 42 km-ojn longa. La maniero konstrui tian ponton fine de la 19-a jarcento, prezentis majstrecan povumon. Konstrui ponton tiamaniere estis antaŭe por multaj, miregantaj homoj ne imageble. Tial rapide estiĝis en konekso kun tiu konstrumaniero ankaŭ multaj mitoj kaj legendoj. Unu el tiuj estas la legendo pri la ora nito, kiun oni ĝis hodaŭ serĉas, sed ne trovis.


La ponto konsistanta el ŝtalo

La dua mito estas laŭdire la malĝustaj prikalkuloj de la statiko de la ponto fare de konstruestro inĝeniero *Anton von Rieppel* kaj ties erare supozotaj sekvoj. Unu mito parolas pri tio, ke unu duono de tiuj de ambaŭ flankoj samtempe konstruitaj partoj, oni devis malkonstrui, ĉar ĝi ne povus alĝustiĝi en la mezo. La alia parolis, ke *von Rieppel* ĉe postaj prikalkuloj de la konstruplano rimarkis, ke ambaŭ partoj tute ne povus ĝuste kuniĝi, ĉar li miskalkulis la tuton, kaj la tuta ideo ne taŭgas. Pro honto li ĵetis sin malsupren de sur de ankoraŭ ne preta ponto. Ambaŭ legendoj estas pruveble malĝustaj. La plankalkulo kaj la konstrudesegnaĵoj estis majstroverkoj kaj *von Rieppel* mortis nur 30 jarojn poste pro grava malsano.

Rolf Terjung

JARKUNVENO DE ĈINA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO

La 21-an de aŭgusto 2010 okazis la 2010-jara jarkunveno de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio en la urbo Dandong, Liaoning-provinco, ĉe la landlimo inter Ĉinio kaj Nordkoreio. Partoprenis en la jarkunveno pli ol 30 esperantistoj el la urboj Beijing, Tianjin, Taiyuan, Meihekou, Huhehaote, Baotou, Guangzhou, Shenyang, Langfang, Dandong ktp. Inter la partoprenantoj estis la honora prezidanto de ĈFEA s-ro Li Sen, eksprezidantino de Ĉina Esperanto-Ligo s-rino Tan Xiuzhu, ĝenerala sekretario de Ĉina Esperanto-Ligo s-ro Yu Tao kaj iuj famaj veteranoj en Ĉinio, kiuj forte subtenas CFEA-on.



Partoprenantoj de la Jarkunveno

La prezidanto de ĈFEA s-ro Han Zuwu prezidis la jarkunvenon. En la kunveno vicprezidanto s-ro Xiao Ke prelegis pri la grandrapida fervojo en Ĉinio. La tekniko de la ĉina grandrapida fervojo progresas en la mondo. La motorvagonaroj "CRH" (Harmonio) kun rapideco 350 km/h estas grupe ĉinproduktitaj, kiuj bone funkcias sur la fervojlinioj Beijing-Tianjin kaj Wuhan-Guangzhou.



Han Zuwu prelegas

S-ro Han Zuwu faris koncizan resumon pri la laboro de ĈFEA, raportis pri la 62-a IF-kongreso en Sofio de Bulgario per multmedia aparato. La raporto estis aplaŭdita de ĉiuj ĉeestantoj. Li alvokis la ĉinajn fervojistojn por lerni Esperanton pli diligente kaj uzi ĝin en la fervoja fako kaj aliaj flankoj. Krome, la fervojistoj diskutis pri la ebleco gastigi la 66-an kongreson de IFEF en Ĉinio en 2014.



Festo de la 88-jara naskiĝtago de Li Sen

Estas menciinde, ke la 88-a naskiĝtago (la 29-an de aŭgusto laŭ la suna kalendaro) de s-ro Li Sen estis zorgita ne nur de fervojistoj, sed ankaŭ inter ĉiuj esperantistoj en Ĉinio. En la kunveno oni gratulis al s-ro Li Sen pere de artikoloj, noveldonita libro kaj gratulkartoj, dezirante al li feliĉon kaj longan vivon. S-ro Li Sen diris, ke li dankis ĉiujn pro la gratuloj, daŭrigos lian laboron en la Esperanto-movado kaj dediĉos la tutan vivon al la Esperanto-movado.

Han Zuwu

HONORIGITOJ

Ni daŭrigas la tradician metodon por publikigi la liston pri la vivantaj honoraj prezidantoj kaj membroj de IFEF, pri honoraj membroj de FISAIC, pri honorigitoj per speciala FISAIC-medalo kaj pri Honora Patrona Komitato de IFEF.

Honoraj Prezidantoj de IFEF

Engen, Per	Norvegio	1998
Dr. Bolognesi, Romano	Italio	2009

Honoraj Membroj de IFEF

Kruse, Elfriede	Germanio	1980
Engen, Per	Norvegio	1988
Olsen, E. Henning	Danio	1995
Barnickel, Willem	Germanio	1996
De Sutter, Lucien	Belgio	1997
Sredič, Gvozden	Jugoslavio	1997
Rösemann, Otto	Germanio	1999
Patay, János	Hungario	2000
Glättli, Ernst	Svisio	2001
Hartig, Heinz-Dieter	Germanio	2001
Eggenberger, Gertrud	Svisio	2004
Schindler, Heinz	Germanio	2005
Robiolle, Pierre	Francio	2007
Stuppnig, Martin	Aŭstrio	2008
Gulyás, István	Hungario	2009
Dr. Hoffmann, Heinz	Germanio	2010
Brletić, Marica	Kroatio	2010
Ripoche, Jean	Francio	2010

Honoraj Membroj de FISAIC

De Sutter, Lucien	Belgio	1998
Ph Dr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2007

Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

Geroldinger, Johann	Aŭstrio	1967
Blauw, Thies	Aŭstrio	1967
Hunkeler, Hans	Svisio	1967
Kruse, Elfriede	Germanio	1975
Sredič, Gvozden	Jugoslavio	1986
Hartig, Heinz-Dieter	Germanio	1988
Robiolle, Pierre	Francio	1994
Engen, Per	Norvegio	1998
Huber, Walter	Aŭstrio	2010

Honora Patrona Komitato de IFEF

Ceci, Pasquale	Italio	1970
Dr. Boulton, Majorie	Britio	1977
Rodak, Aleksander	Pollando	1987
Vojtech, Zelenka	Ĉeĥio	2003

INTERNACIA FERVOJISTO
62-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto -Federacio**

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com"

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com"

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it"

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr"

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos ut 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu"
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud"
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Menetjegynyomda Kft
Jászberényi út 55
HU-1106 Budapest
„www.ifef.net"
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk"
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de"
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„ladislav.kovar@worldonline.cz"

NI FUNEBRAS



Ladislav Špína

Kun profunda doloro ni informas niajn fervojistajn gekolegojn, ke Ladislav Špína, malnova membro kaj komitatano de ĉeĥa landa asocio de IFEF la 7-an de aŭgusto 2010 forlasis nin pro grava malsano. Li diligente vizitadis la kunvenojn kaj landajn fervojistajn, eĉ aliajn renkontiĝojn. Dum multaj jaroj li estis komitatano kaj kasisto de la ĉeĥa landa asocio de IFEF kaj precize plenumis siajn taskojn. Dum la du lastaj jaroj li aktive partoprenis la preparlaborojn en la Loka Kongresa Komitato por la 63-a IFEF kongreso en Liberec 2011.

Per la morto de Ladislav Špína la ĉeĥa fervojista esperanto movado perdis vere bonan kaj aktivan membron.

Kara Ladislav, en nia koro ni konservas vian memoron. Eternan pacon al vi!

Prezidanto de la ĈeFEA Jindřich Tomíšek
Vicprezidanto de la ĈeFEA Inĝ Ladislav Kovář



Inĝ. Zdeněk Polák

Kun profunda kordoloro ni informas la esperantistaron, ke la 1-an de decembro 2010 forlasis niajn vicojn s-ro inĝeniero Zdeněk Polák en sia 76-a jaraĝo. Dum sia vivo li dediĉis multe da tempo al Esperanto – kiel bona kaj lerta instruisto, propagandisto kaj praktika uzanto. En la fervoja – esperanta movado li estis vaste konata pro sia fakprelega kaj terminara aktivado. Sian profundan erudicion sur kampo de fervoja trafiko li praktike uzadis dum sia partopreno je laboro de Terminara komisiono de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio, li aktive kunlaboris en la ĉeĥa terminara grupo kaj en la loka esperanta klubo en Lanškroun. Dum la lasta jaro li estis tre trista pro la forpaso de sia edzino. Li aktive partoprenis la preparlaborojn en la Loka Kongresa Komitato por la 63-a IFEF kongreso en Liberec 2011. Pro la morto de Inĝ. Zdeněk Polák la ĉeĥa fervojista movado kaj esperantistoj perdas ĝenerale vere bonan kaj aktivan membron. Honoro al lia memoro.

Prezidanto de la ĈeFEA Jindřich Tomíšek
Vicprezidanto de la ĈeFEA Inĝ Ladislav Kovář